

En Inglaterra el Seguro puede decirse que es la industria nacional; tanto por la importancia en su economía, bien que haya otras en este sólo aspecto más fuertes, como por lo arraigado que están sus principios en el carácter inglés: <sup>demostrado</sup> por el prestigio popular y sólido que sus Compañías tienen, y por lo que la Institución ha recogido del carácter británico al desarrollarse por su iniciativa. Hoy día en que política y económicamente ha perdido tantos baluartes Inglaterra, en la industria aseguradora se conserva tan fuerte como antes de la última guerra mundial, y especialmente en el Seguro marítimo mantiene el puesto preeminente que desde el siglo XVII le ha dado el mercado de Londres.

Ahora, cuando acaba 1947, comienza el momento de conocer los diversos resultados del negocio durante el año.

No pueden olvidarse al estudiar la situación del Seguro Británico durante 1947 las especiales circunstancias económicas por que atraviesa este país desde la terminación de la guerra. La función social y económica que el Seguro cumple le hace, al mismo tiempo, influir y ser influido en la marcha de la economía. Especialmente esta sensibilidad se pone de manifiesto en los fenómenos monetarios que son los que más afectan hoy al mundo.

La actualidad económica inglesa puede resumirse: desequilibrio en el balance de comercio exterior para compensar el cual está Inglaterra sometida a dos cruentas batallas, la de la producción y la de la racionalización del consumo, llegando en esta última hasta el sacrificio, tanto individual como nacional; inflación creciente pero no pronunciada y que se refleja menos aún en el aumento del coste de vida por virtud del rígido y eficaz racionamiento de objetos de primera necesidad; disminución del interés del dinero por la política de dinero barato del Gobierno y del mercado interior que en-

cuentra mucho dinero para colocar, al no poder gastar el sobrante de la satisfacción de las primeras necesidades; elevación en los precios de las propiedades como consecuencia de la disminución del tipo de interés y por la dificultad de construir de nuevo; y aumento de todos los costes de reparación por la escasez y aumento de valor de la mano de obra. A estas causas económicas se unen otras de carácter principalmente político que afectan al Seguro, como son la política de nacionalizaciones, ~~que~~ si bien indirectamente en cuanto crea entidades de capitales enormes que tienden al autoseguro; la restricción en la iniciativa privada que se ve amenazada por un "dirigismo" que no corresponde bien al carácter e historia económica del pueblo inglés; y, por último, los planes de Seguridad Social que reducen el campo de acción del Seguro privado.

#### VIDA

El aumento de la producción en <sup>este</sup> ~~el~~ ramo del Seguro ha sido durante 1947 muy importante. De 350 millones de Libras que fué el volumen de primas durante 1946 se ha pasado a, se supone fundadamente, que 470 en este año; y debe tenerse en cuenta que a ~~sa~~ vez en 1946 había habido un incremento de 150 millones sobre el de 1945. La Compañía más fuerte en este ramo, trabajando también el Seguro Industrial de Vida, ha tenido un incremento de 21 millones de libras esterlinas, sobre el año anterior.

Dos aspectos hay sin embargo que no permiten que la situación de este ramo sea tan floreciente como su producción indica; uno es el aumento en los gastos generales y de producción, que en especial se refleja en el Seguro industrial donde éstos son proporcionalmente muy elevados: el otro es el reducido interés que es posible obtener en el mercado que difícilmente alcanza el que ha servido para el cálculo de las tarifas. En las Compañías antiguas con una buena cartera de valores se puede luchar todavía contra esta situación pero a medida que vayan aumentando las reservas se hace más difícil este problema y

puede conducir el mismo a una revisión ~~de tar~~ en el interés de las tarifas.

### INCENDIOS

En el mundo entero coincidieron en 1947 una serie extraordinaria de grandes incendios. Podría desde el punto de vista de este ramo del Seguro llamar a 1947 el año del desastre. En Estados Unidos han tenido lugar las pérdidas más grandes que por esta causa recuerda en su historia; <sup>en</sup> Francia podemos recordar la catástrofe de Brest, incendio de bosques en el sur y en los depósitos de algodón del puerto de El Havre; en España la explosión de Cadiz. Inglaterra no ha escapado a este fenómeno y se han relacionado durante el pasado año 58 siniestros de más de 30.000 libras esterlinas entre los que se encuentra alguno de casi un millón, otro de más de 500.000 y dos o tres que se acercan bastante a esta última cifra. En total las pérdidas se han elevado a 19.811.000 libras esterlinas lo que representa un aumento de más de 7.500.000 respecto a 1946.

La fuerte siniestralidad, unida a un incremento en los gastos de las Compañías a consecuencia de los aumentos en salarios y en ciertos casos en comisiones, hacen prever que aún cuando la cifra total de primas, que aún no se conoce, haya aumentado, los resultados del ejercicio serán malos, si bien no lo serán las perspectivas, pues en gran parte la siniestralidad de este año ha sido una desviación en la curva de probabilidades que no hay motivo para que se repita: y por otra la política de revalorización de los capitales de los contratos que nunca puede seguir inmediatamente a la elevación del coste de vida, hará probablemente, elevar el volumen de primas, en tanto se espere que como consecuencia del generoso "Plan Marshall" se detenga el desequilibrio económico que produce la inflación y el aumento en los precios de coste.

### ACCIDENTES

Este ramo es de gran complejidad al incluir diversas clases de contratos de muy diferente naturaleza. Automóviles, accidentes del trabajo

robo, accidentes individuales, presentan cada uno sus problemas diferentes que no se puede analizar técnica ni económicamente con un criterio homogéneo.

En automóviles se supone que habrá habido en 1947 un incremento del volumen de primas quizás del 50% de las de 1946. Pero también la cifra de siniestros es muy elevada, no por un aumento de un modo absoluto pues las últimas estadísticas mensuales sobre accidentes de esta clase indican que se han reducido notablemente, sino por el aumento de las indemnizaciones en los seguros de responsabilidad al recuperar la vida humana el valor que durante la guerra había perdido y reconocerse así los Tribunales de Justicia que han llegado a conceder indemnización de 15.000 libras, al aumentar por virtud de la escasez de la mano de obra el precio de las reparaciones, y al aumentar enormemente el valor de los vehículos. Estos hechos hacen que aún se presente la situación peor para 1948, en que el volumen de primas, al menos en el mercado interior, se contraerá en razón del racionamiento, o, mejor, supresión de gasolina para los vehículos destinados a usos particulares, si bien esto puede también ser causa de una reducción fuerte en la siniestralidad como la que se operó en los años de guerra.

En Accidentes del Trabajo los resultados de 1947 se espera sean normales y probablemente buenos, con un aumento en la cifra de primas en relación casi matemática con el aumento del coste de vida ya que se calculan en razón de los salarios, y estos en este país se han incrementado quizás/<sup>en</sup> más proporción que los precios en general. Por otra parte la siniestralidad no parece que sea anormal. Para 1948 <sup>la anomalía</sup> se presentará, cuando, al implantarse el plan de Seguridad Nacional, dejen las Compañías de explotar esta clase de seguro. La única compensación a ello es que en virtud de la reciente modificación de la Ley de Daños personales, pesará todavía sobre los patronos una responsabilidad ulterior para aquellos casos en que los daños sean imputables a negligencia, que podrá ser objeto

de Seguro, y que los técnicos calculan que permitirá \* una producción en este ramo de casi un 50% de las actuales.

En Aviación el año ha sido tan adverso como lo fue 1946. Es esta una rama del Seguro en formación que hasta que adquiera ~~una~~ estabilidad y características adecuadas a su naturaleza, atravesará por momentos verdaderamente difíciles. En Estados Unidos, que por el extraordinario incremento de su aviación comercial parecía que podía alcanzar este ramo del Seguro un más rápido perfeccionamiento, las pérdidas son tan grandes y la situación tan difícil que un importante asegurador estima que debe haber esperanzas de mejora en años próximos, por que la situación es verdaderamente imposible que empeore.

En el mercado británico las pérdidas en cascos han sido fuertes, y lo mismo ha ocurrido en Accidentes y Responsabilidad. Pero no es solo esto lo grave, sino peor aún puede estimarse la desorientación de los Underwriters para discriminar los malos y buenos riesgos y para saber la posición a tomar en cada caso.

Y aún se presenta otro grave problema para el futuro, el ~~de~~ de que al aumentarse el tamaño de los aviones se aumenta su precio y el número de pasajeros que pueden comprar automáticamente cobertura de accidentes, y esto hace que el mercado mundial no pueda materialmente absorber cada riesgo, o represente el hacerlo un trabajo administrativo de lentitud que no es conveniente a un seguro rápido y dinámico en relación con el riesgo protegido como el de Aviación. Sin duda en todo lo a esta referente puede decirse que ha crecido más rápidamente la técnica industrial que la técnica comercial, pues fuera del Seguro tenemos los recientes estados de resultados de las Corporaciones Aereas Británicas, mostrando fuertes pérdidas, que en el caso de la B.O.A.C. se elevan a 60 libras esterlinas por viajero transportado.

#### NAUTICO

Un hecho destaca sobre todos en el análisis de este ramo, que es

más importante del Seguro británico por el papel directivo que el mercado de Londres ejerce en la contratación mundial. La siniestralidad durante 1947 ha sido realmente fuerte, <sup>De</sup> la lectura de las últimas cifras compiladas por "Liverpool Underwriters Association" podemos ~~comparar~~ citar los siguientes datos.

En 1947 ha habido 103 pérdidas totales y 7.289 parciales que totalizan 7.392 accidentes de mar que pueden compararse con 6.039 en 1946, 5124 en 1945 y 4.777 en 1944. A estas cifras aún podemos añadir otros 45 accidentes ocasionados por minas durante 1947 y por 44 en 1946.

Estas cifras no nos dan únicamente las pérdidas materiales, no indican la elevación de la cuantía de las indemnizaciones que han pagado los aseguradores. Pues esta se ha visto para ellos incrementada con la aparición de un factor económico, la inflación y subsiguiente mayor valor de las reparaciones especialmente en algunos puertos extranjeros.

En esta situación de la siniestralidad en el seguro de cascos se ha visto agravada con la disminución, aunque ligera, en las tarifas a consecuencia de la concesión de un 5% de reducción a las flotas navieras que en su saldo de seguro de los últimos tres años hubiesen producido al asegurador un beneficio mínimo del 50% en general, o del 45% cuando el valor económico de la flota fuese superior a 3 millones de Libras Esterlinas. Sin embargo a pesar de este hecho, y de que en algunas compañías las reducciones en las tarifas han sido aún mayores, se confía en que el volumen de primas en 1947 se haya elevado de un 40 á un 50% sobre las cifras del año anterior. Las causas de este hecho son, principalmente: la inflación que en un sector a corto término como es el de mercancías se refleja inmediatamente; el aumento del comercio exterior inglés; y la recuperación de mercados perdidos durante la guerra.

En conjunto la impresión en los medios aseguradores es que cuando se conozcan los resultados exactos del ejercicio este acusará una fuerte pérdida por el mayor en bastantes años. Contribuirá a este hecho, ~~etc~~

además de lo que acabamos de exponer, la fuerte siniestralidad en merc  
cía a consecuencia del aumento de robo <sup>hurto de guerra</sup> ~~de guerra~~ de toda post  
guerra, especialmente cuando la escasez de ciertos artículos hace aume  
tar su valor por encima del asegurado.

Si bien como hemos visto no ha sido bueno el resultado del año, e  
porvenir del mismo no se puede mirar con pesimismo, pues no hay motivo  
para suponer que la siniestralidad enormal en casos se repita, el robo  
pillaje parece que en los últimos tiempos tiende a disminuir, y la sit  
ción económica que influye desfavorablemente hay esperanzas de que con  
el "Plan Marshall" se estabilice.

Londres, Enero 1948

Ignacio Hernando de Larramendi